BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 31 października 1932 | NR. 28

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

POŁĄCZENIA TELEFONICZNE Z GDYNI.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów powiadomiło Radę Interesantów Portu w Gdyni, że na specjalne zarządzenie Ministerstwa przeprowadzono próbne rozmowy między Gdynią a Pragą i Wiedniem na przewodach Gdynia — Warszawa i Warszawa—Praga oraz Warszawa Wiedeń. Próby dały wynik bardzo dobry.

Niezależnie od wyniku tych prób, Ministerstwo Poczt i Telegrafów wydało zarządzenie dn. 16 września br., aby rozmowy z Gdyni do Austrji lub Czechosłowacji kierowano przez Niemcy, w razie uszkodzenia przewodów bezpośrednich lub w razie napotykanych trudności przy przeprowadzaniu rozmów za pośrednictwem Warszawy.

Przed kilkoma dniami ukończona została również budowa 4-ch nowych przewodów dla rozmów telefonicznych, a mianowicie: 1) Gdynia-Katowice, 2) Gdynia-Warszawa, 3) Gdynia-Łódź, 4) Gdańsk-Katowice.

Dzięki tym inwestycjom, ruch telefoniczny z Gdyni do poszczególnych najważniejszych ośrodków przemysłowo-handlowych doznał znacznego usprawnienia.

SPRAWA OPŁAT PORTOWYCH.

Komisja Opłat Portowych rozpoczęła swe obrady pod przewodnictwem p. Konsula Ł. Byczkowskiego. Treść zagadnienia tych opłat podał p. Dr. Kasprowicz, dyrektor R. I. P. w nr. 26 naszego Biuletynu. Tendencje sfer portowych idą w kierunku przegrupowania obecnie istniejących opłat portowych oraz wprowadzenia pewnych zmian w opłatach dźwigowych.

ROZWÓJ LINJI GDYNIA-HAMBURG.

Towarzystwa okrętowe: Johannes Ick, Mathies Reederei, A.G., Sartori & Bergen oraz Ernst Russ postanowiły posyłać na linji Gdynia-Hamburg statek dwa razy tygodniowo, a nie, jak dotychczas, tylko jeden raz w tygodniu.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA CZAS OD 17—23. X. 32.

Ogólny przeładunek towarów wyniósł w tym okresie czasu 132.767,4 t., wobec 117.286,— w tygodniu poprzednim, z czego na wyładunek przypada 12.398,8 t. (11.427,—) i załadunek 120.368,6 t. (105·859).

Zawinęło statków 104 o pojemności 74.274 t. r. n., wyszło statków 89 o pojemności 70.843 t. r. n.

We wspomnianym tygodniu ogólny przeładunek towarowy zwiększył się o 15.481,4 t., natomiast ruch statków o 8.738 t. r. n. na wejściu i 27.385 t. r. n. na wyjściu.

STATEK MOTOR. „TEMERAIRE" W PORCIE GDYŃSKIM.

W dniu 25 października br. zawinął do portu gdyńskiego norweski statek motorowy „Temeraire" o pojemności 3.926 t. r. n., należący do linji Norwegja-Afryka-Australja. Statek ten przywiózł poraz pierwszy większy ładunek wełny australijskiej z Sydney 1.811 bel, co równa się 211,4 ton. Przybycie tego statku jest zapoczątkowaniem regularnej komunikacji między Gdynią a portami australijskiemi, która odbywać się będzie co 30 dni.

HOLOWANIE STATKÓW W PORTACH POLSKICH.

Rada Ministrów uchwaliła ostatnio projekt rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o warunkach uprawnień do holowania statków w polskich portach morskich. W myśl tego projektu, do czynności holowniczych będą mogły być dopuszczone również firmy prywatne, które otrzymają ze strony Ministra Przemysłu i Handlu w tym celu odpowiednią koncesję. Koncesja może być udzielana na czas określony lub też do odwołania i przywiązana będzie do osoby z niemożnością odstępowania praw stąd płynących innej osobie bezpośrednio lub pośrednio (np. przez zmianę spólników w spółce) oraz może posiadać prawo wyłączności lub też być bez tego prawa.

Koncesjonarjusz na wypadek otrzymania koncesji, będzie zobowiązany do stałego wykonywania czynności holowniczych. Jeśli koncesja nadana zostanie z prawem wyłączności — będzie musiał posiadać statki holownicze w ilości całkowicie zapewniającej prawidłowy ruch statków wymagających holowania.

Holowanie statków z jednego portu do drugiego, jak również holowanie statków, przeznaczonych do czynności gospodarczych w obrębie portu — nie będzie wymagało koncesji.

Od 15 września br., jak wiadomo, holowania w porcie gdyńskim wykonywuje Żegluga Polska S. A. w Gdyni. Przedtem Urząd Morski.

KONFERENCJA KOMISJI ROZJEMCZEJ W SPRAWIE PŁAC MARYNARZY.

W czwartek dnia 20 października br. odbyła się w Warszawie w Ministerstwie Przemysłu i Handlu konferencja, pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. Inż. St. Łęgowskiego, w sprawie płac załóg okrętowych na statkach polskich.

USTALENIE KONFIGURACJI I GRANIC STREFY WOLNOCŁOWEJ W PORCIE GDYŃSKIM.

Komisja Celna T. R. P. na ostatniem posiedzeniu debatowała między innemi nad sprawą strefy wolnocłowel całkowitej i tymczasowej i po wyczerpaniu dyskusji zaakceptowała przyszłą jej konfigurację jak i granice

Nowa konfiguracja strefy wolnocłowej przewiduje jedno wspólne wejście z Kanału Portowego do poszczególnych basenów Wolnej Strefy, połączonych ze sobą rodzajem wspólnego, małego awanportu. Połączenie kołowe i piesze z Wolną Strefą od strony lądu ma się odbywać przez drugie wejście u nasady nabrzeża Stanów Zjednoczonych i wreszcie trzecie wejście od północo-zachodu służyć ma wyłącznie dla ruchu kolejowego.

Część przyszłej strefy wolnocłowej, która ma być oddana do użytku na wiosnę przyszłego roku, obejmować ma narazie część basenu Im. Ministra Kwiatkowskiego wraz z przylegającemi nabrzeżami od strony południowo-zachodniej i południowo-wschodniej.

Opisana tymczasowa strefa wolnocłowa ma być ogrodzona stałym parkanem od strony południowo-wschodniej i południowo-zachodniej i prowizorycznym — od strony północno-wschodniej i południowo-wschodniej. Tymczasowe odgrodzenie na wodzie wykończonej części basenu od będącej w budowie — ma być przeprowadzone przy pomocy pali drewnianych z 6-ma rzędami drutu kolczastego.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA – GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn z Gdyni 1. XI. — z Gdańska 5. XI.
s/s Poseidon z Gdyni 8. XI. — z Gdańska1 2. XI.
s/s Sląsk z Gdyni 15. XI. — z Gdańska 19. XI.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Sląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska
s/s Tczew 8. XI. z Gdyni — 11. XI. z Gdańska
s/s Cieszyn 15. XI. z Gdyni — 18. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Stell 31. X. z Gdyni — 2. XI. z Gdańska
s/s Butt 3. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska
s/s Jupiter 7. XI. z Gdyni — 9. XI. z Gdańska
s/s Rhea 10. XI. z Gdyni — 12. XI. z Gdańska
s/s Ibis 14. XI. z Gdyni — 16. XI. z Gdańska
s/s Pax 17. XI. z Gdyni — 19. XI. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Śląsk 1. XI. z Gdyni — 4. XI. z Gdańska
s/s Cieszyn 15. XI. z Gdyni — 18. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Butt 3. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska
s/s Ibis 14. XI. z Gdyni — 16. XI. z Gdańska
s/s Butt 24. XI. z Gdyni — 26. XI. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Lothar 1. XI. z Gdyni — 5. XI. z Gdańska
s/s Tatti 5. XI. z Gdyni — 9. XI. z Gdańska
s/s Samland 8. XI. z Gdyni — 12. XI. z Gdańska
s/s Olga 12. XI. z Gdyni — 16. XI. z Gdańska
s/s Gerhard 15. XI. z Gdyni — 19. XI. z Gdańska
s/s Borkum 19. XI. z Gdyni — 23. XI. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus 7. XI. z Gdyni — 12. XI. z Gdańska
s/s Najade 14. XI. z Gdyni — 19. XI. z Gdańska
s/s Uranus 21. XI. z Gdyni — 26. XI. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. 9. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni
s/s Premjer lub substyt. 23. XI. z Gdańska — 24. XI. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. 1. XI. z Gdańska — 3. XI. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 15. XI. z Gdańska — 17. XI. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 29. XI. z Gdańska — 1. XII. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin 2. XI. z Gdańska — 3. XI. z Gdyni
s/s Lwów 9. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni
s/s Lublin 16. XI. z Gdańska — 17. XI. z Gdyni
s/s Lwów 23. XI. z Gdańska — 24. XI. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Harald — około (about) 8. XI. z Gdańska
Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — około (about) 26. X.
s/s Skjold — około (about) 4. XI.
s/s Seine — około (about) 15. XI.
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — około (about) — 29. X. z Gdańska
s/s J. C. Jacobsen — około (about) — 5. XI. z Gdańska
Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — 3. XI. z Gdańska — 7. XI. z Gdyni

Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen 3. XI. z Gdańska — 7. XI. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm 7. XI. z Gdańska-Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East Norway Ports

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus 1. XI. z Gdańska — 4. XI. z Gdyni
s/s Akershus 15. XI. z Gdańska — 18. XI. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports.)

s/s Tanger 10. XI. z Gdańska — 10. XI. z Gdyni

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego

(Algeria — Egipt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Blaland 30. X. z Gdyni — 31. X. z Gdańska
m/s Hemland 10. XI. z Gdyni — 11. XI. z Gdańska
m/s Nordland 24. XI. z Gdyni — 25. XI. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo

(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona— Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Messina 28. X. z Gdańska

Do Malagi — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo — Tarragony — Walencji — Malagi — Kadyx — Tunisu — Algieru — Casablanki — Lizbony — Oporto — Madery.

(Mareseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo — Tarragona — Valencia — Malaga — Cadiz — Tunis Algiers — Casablanca — Lisbon — Oporto — Madeira).

F. G. Reinhold Ltd.

Połączenie z Gdynią co 2 tygodnie
About fortnightly sailings

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanstates z Gdyni 6. XI.
s/s Scanyork z Gdyni 27. XI.
s/s Scanmail z Gdyni 12. XII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 23. XI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Herakles 10. XII. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Australji—South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton około (about) — 29. XI.
m/s Talleyrand — około (about) 20. XII.
m/s Troya — około (about) 20. I. 1933.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia

s/s Scanpenn — about 11. XI.
s/s Scanmail — about 3. XII.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 4. XI. — przyjazd do Gdyni 16. XI.
z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Tatti	z Hamburga 2. XI.	— przyjazd do Gdyni 5. XI.
s/s Samland	z Hamburga 5. XI.	— przyjazd do Gdyni 8. XI.
s/s Olga	z Hamburga 9. XI.	— przyjazd do Gdyni 12. XI.
s/s Gerhard	z Hamburga 12. XI.	— przyjazd do Gdyni 15. XI.
s/s Borkum	z Hamburga 16. XI.	— przyjazd do Gdyni 19. XI.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew 4. XI.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 11. XI.
z Rotterdamu — s/s Tczew 18. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Jupiter	1. XI.	— przyjazd do Gdyni 7. XI.
z Rotterdamu — s/s Rhea	5. XI.	— przyjazd do Gdyni 10. XI.
z Rotterdamu — s/s Ibis	8. XI.	— przyjazd do Gdyni 14. XI.
z Rotterdamu — s/s Pax	12. XI.	— przyjazd do Gdyni 17. XI.
z Rotterdamu — s/s Nereus	15. XI.	— przyjazd do Gdyni 21. XI.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus	2. XI.	— przyjazd do Gdyni 7. XI.
z Bremy — s/s Najade	9. XI.	— przyjazd do Gdyni 14. XI.
z Bremy — s/s Uranus	12. XI.	— przyjazd do Gdyni 21. XI.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 9. XI.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 23. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis	5. 11.	— przyjazd do Gdyni 14. 11.
z Antwerpji — s/s Butt	17. 11.	— przyjazd do Gdyni 24. 11.
z Antwerpji — s/s Ibis	26. 11.	— przyjazd do Gdyni 5. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Premjer 3. 11. — przyjazd do Gdańska 6. 11.
z Londynu s/s Premjer 17. 11. — przyjazd do Gdańska 20. 11.
z Londynu s/s Premjer 1. 12. — przyjazd do Gdańska 4. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 31. 10.	s/s Baltonia 1. 11.
s/s Baltonia 14. 11.	s/s Baltonia 15. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe A. S.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lwów 3. 11. — przyjazd do Gdańska 6. 11.
z Hull s/s Lublin 10. 11. — przyjazd do Gdańska 13. 11.
z Hull s/s Lwów 17. 11. — przyjazd do Gdańska 20. 11.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z-from Bordeaux — La Pallice	z-from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 14/15. 11.	s/s Tiber — około (about) 19/21. 11.
s/s Magnus — około (about) 23/24. 11.	s/s Magnus — około (about) 28/30. 11.
s/s Skjold — około (about) 1/2. 12.	s/s Skjold — około (about) 6/8. 12.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Uffe 27/28. 10.	s/s Uffe 29. 10/7. 11.	s/s Uffe 9/10. 11.
s/s Svanhom — —	s/s Svanholm 9/15. 11.	s/s Svanholm 17/18. 11.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catanja - Messyna (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from	s/s Algarve	s/s Tomsk	s/s Tula
Genua	— —	4. 11.	9. 11
Livorno	— —	5. 11.	10. 11
Neapol	— —	7. 11.	12. 11
Catania	25. 10.	9. 11.	16. 11
Messina	26. 10.	10. 11.	17. 11
Palermo	27. 10.	11. 11.	18. 11

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
s/s Algarve	6. 11.	8. 11.	15. 11.
s/s Tomsk	21. 11.	23. 11.	1. 12.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Meditderranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Algavre about	s/s Algarve about	s/s Tomsk about
Tarragona	30. 10.	14. 11.	22. 11.
Valencja	31. 10.	16. 11.	23. 11.
Almeria	2. 11.	17. 11.	25. 11.
Malaga	3. 11.	18. 11.	26. 11.
Cadiz	4. 11.	19. 11.	27. 11.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Wychodzi z - from	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Trolleholm	28. 10.	5. 11.	— —
s/s Tugela	8. 11.	15. 11.	— —
m/s Svaneholm	18. 11.	25. 11.	30. 11.
m/s Toronto	28. 11.	5. 12.	— —

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ivar — about second half of October — w II. połowie października
s/s Tennessee — about first half of November — w I. połowie listopada
s/s Svanhild — about second half of November — w II. połowie listopada
s/s Georgia — about first half of December — w I. połowie grudnia

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje ca 15. 11.
s/s Bore IX. — ładuje ca 15. 12.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje w końcu października w początku listopada
s/s Bore IX. — ładuje w końcu listopada w początku grudnia

Lewant — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — ładuje w Izmir — 29. 10. — 4. 11.
m/s Nordland — ładuje w Izmir — 14./16. 11.

Casablanca — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger ładuje (loads) 20/25. 10.

Australja — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 29. 11.
m/s Talleyrand — oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 15/20 12.
m/s Troya — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 7/15. 11.

WIADOMOŚCI MORSKIE

GRANICE MORSKIE POLSKI.

W Dzienniku Ustaw Nr. 92. poz. 789. z dnia 27. X. 1932 r. ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa, które poniżej przytaczamy:

Na podstawie art. 44. ust, 6. Konstytucji i art. 1. lit. a) ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 165), postanawiam co następuje:

Art. 1. Granicę wód terytorjalnych Państwa tworzy linja, biegnąca równolegle do linji wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych w odległości 3 mil morskich do punktu kod 45°28′ szerokości północnej i 18°44′30″ długości długości wschodniej od Greenwich. Od punktu wprost na zachód do punktu leżącego na wybrzeżu pod 54°27′31″ szerokości północnej i 18°34′ długości wschodniej od Greenwich.

Art. 2. Zatoka Pucka, zamknięta linją, łączącą Cypel Helski z Cyplem Radłowskim, stanowi wody wewnętrzne Państwa.

Art. 3. W odległości sześciu mil morskich od linji wybrzeża i równolegle do niej aż do punktu położonego pod 54°30′ szerokości północnej i pod 18°45′ długości wschodniej od Greenwich, jak to jest uwidocznione na mapie, dołączonej do niniejszego rozporządzenia, biegnie granica wód pasa przyległego, w którym Państwu przysługuje wykonywanie praw zwierzchniczych w zakresie obrony wybrzeża.

Art. 4. Wody przybrzeżne polskiego obszaru celnego są ograniczone linją równoległą do linji wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych tegoż obszaru w odległości 6 mil morskich bez ujmy dla dalej idących uprawnień, wypływających z postanowień umów międzynarodowych.

Art. 5. Prawa zwierzchnicze, wykonywane przez Państwo na jego wodach terytorjalnych, na pasie przyległym oraz na wodach przybrzeżnych polskiego obszaru celnego, są w tym samym stopniu wykonywane w przestrzeni powietrznej, leżącej nad temi wodami oraz pod ich powierzchnią.

Art. 6. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Spraw Zagranicznych, Ministrowi Spraw Wewnętrznych, Ministrowi Spraw Wojskowych, Ministrowi Skarbu i Ministrowi Przemysłu i Handlu, każdemu we właściwym zakresie działania i w porozumieniu z innymi zainteresowanymi ministrami.

Art. 7. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie piętnastego dnia od dnia ogłoszenia.

OBROTY PORTU GDAŃSKIEGO WE WRZEŚNIU RB.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w miesiącu wrześniu rb. znacznie wzrósł w porównaniu z miesiącem poprzednim. Wynosi on 518.724 t., wobec 431.987 t. w sierpniu, z czego na przywóz przypada 49.908 t. (32.029) i na wywóz 468.816 t. (399.958). Mimo wzrostu obrót towarowy portu gdańskiego nie osiągnął cyfry z miesiąca września r. zeszłego. Obrót wrześniowy r. b. jest mniejszy od obrotu z września r. ubiegłego w przywozie o 29.527 t. i w wywozie o 177.138 t.

Do zwiększenia się importu przyczyniła się zwyżka śledzi solonych — 6.795 t. (6.150 t.), tłuszczów zwierzęcych 2.002 t. (859 t.), węgla — 8.131 t. (7.591 t.) wełny — 592 t. (244 t.) rud żelaznych — 15.220 t. (5.514 t.) i pojawienia się znowu tomasyny — 1.000 t., złomu żelaznego — 1.916 t. i koksu 4.140 t.

Wzrost eksportu tłumaczy się zwiększeniem ilości zbóż z 19576 t. w miesiącu poprzednim do 32.697 t. we wrześniu oraz węgla z 293.336 t. do 366.389 t. w miesiącu sprawozdawczym.

Szczegółowsze dane o obrocie ilustruje następujące zestawienie ważniejszych towarów:

Import (w tonach)		Eksport (w tonach)	
pszenica	200,—	zboże	32.697,—
ryż surowy	8,—	ryż	283,—
owoce	339,—	mąka	828,—
kawa, kakao, herbata	843,—	cukier	2.954,—
tytoń	76,—	spirytus	328,—
śledzie solone	6.795,—	sól	4.035,—
pasza	293,—	bekony	289,—
tłuszcze zwierzęce	2.002,—	śledzie solone	116,—
tomasyna	1.000,—	melasa	1.235,—
skóry	488,—	jaja	300,—
drzewo	480,—	pasza	1.781,—
len i konopie	103,—	skóry	230,—
węgiel	8.131,—	drzewo (różne)	31.028,—
koks	4.140,—	klepki	1.803,—
oleje roślinne	763,—	węgiel	366.389,—
garbniki	779,—	koks	8.316,—
ruda żelazna	15.220,—	produkty naftowe	3.394,—
złom	1.915,—	sole potasowe	2.737,—
miedź	66,—	soda	778,—
cynk	25,—	cynk	743,—
bawełna	90,—	żelazo i stal	49,—
wełna	592,—	tkaniny	44,—
przędza bawełniana	242,—	inne osobno niewymienione	8.459,—
tkaniny	153,—	razem . . .	468.816,—
inne osobno niewymienione	5.164,—		
razem . . .	49.908,—		

Ruch statków we wrześniu był bardziej ożywiony niż w miesiącu poprzednim. Zawinęło do portu 448 statków o pojemności 245.220 t. r. n., wobec 429 o pojemności 229,716 t. r. n. w sierpniu. Wyszło natomiast 449 statków o pojemności 256.162 t. r. n., wobec 432 o pojemności 225,673 t. r. n. w miesiącu poprzednim.

	Na wejściu:		Na wyjściu:	
	statków	t. r. n.	statków	t. r. n.
Wolne M. Gdańsk	3	416	3	416
Polska	17	14.291	20	20.266
Anglja	8	8.743	8	8.743
Danja	91	43.336	88	43.858
Estonja	18	8.265	19	8.567
Finlandja	13	8.227	13	11.392
Francja	7	8.808	9	11.264
Grecja	1	2.748	1	2.748
Holandja	15	4.952	16	5.087
Jugosławja	—	—	1	3.591
Litwa	1	585	—	—
Łotwa	8	4.812	9	5.074
Niemcy	128	51.150	124	47.031
Norwegja	23	15.089	25	15.724
Panama	3	351	4	498
Szwecja	107	59.780	104	57.836
Włochy	5	13.667	5	14.067
	448	245.220	449	256.162

W porównaniu do września roku ubiegłego ruch statków zmalał tak pod względem ilości jak i tonażu.

Kolejność bandery w ruchu statków we wrześniu jest następująca: I miejsce zajmuje Szwecja, II — Niemcy, III — Danja i t. d.

Bandera Polski zajęła w kolejności piąte miejsce, a Wolne M. Gdańska — szesnaste.

Ruch pasażerski zmalał zupełnie: przyjechało 87 osób i wyjechało 49.

STAWKI FRACHTOWE WE WRZEŚNIU.

Wskaźnik liczbowy stawek frachtowych morskich we wrześniu br. wykazuje w porównaniu z sierpniem br. zwyżkę o 9,10%, w porównaniu zaś z miesiącem wrześniem ub. roku zwyżkę o 3,31%.

Jeżeli przyjmiemy za rok 1931 stawkę 100, to otrzymujemy za miesiąc wrzesień br. stawkę 81,45, co oznacza w porównaniu z sierpniem br. zwyżkę o 6,79 punktów.

Wskaźnik liczbowy stawek frachtowych wykazuje już od kilku miesięcy lekką tendencję zwyżkową.

OPŁATY PORTOWE W SZWECJI.

Związek Armatorów szwedzkich zwrócił się do rządu z prośbą o udzielenie zniżek w opłatach portowych tym statkom, które przybywają do portów szwedzkich w celu dokonania naprawy lub przebudowy. Projekt Związku przewiduje zniżkę opłat, dochodzącą do 50%. Przez wprowadzanie tych ulg, Związek spodziewa się, że nietylko szwedzkie, lecz również obce statki, będą korzystały w większym stopniu ze stoczni szwedzkich.

STAN ZATRUDNIENIA W HAMBURGU.

W ostatnich miesiącach w porcie hamburskim przy przeładunkach było zatrudnionych 10.522 robotników, wobec 13.449 w 1931 roku i 15.816 w 1930 roku.

DOCHODY Z KANAŁU MANCHESTER.

Dochody brutto z Kanału w Manchester wynosiły we wrześniu br. 71.027 *Ł.* ster.. co w porównaniu z tym samym miesiącem r. ub. oznacza spadek w dochodach o 12.688 *Ł.* ster. Ogólne dochody w pierwszych dziewięciu miesiącach br wynosiły 842.433 *Ł.*, t.j. mniej o 18.570 *Ł.* ster. niż w tym samym okresie r. ub.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ NIEMIECKI.

Z początkiem października br. było unieruchomionych 343 statków niemieckich o pojemności 1.303.112 ton brutto, t.j. o 52 statków o pojemności ca 120.000 ton mniej niż w miesiącu sierpniu br. Statki te są głównie unieruchomione w Hamburgu (663.251 ton) i w Bremie (463.671 ton).

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch portowy w Krolewcu w miesiącu wrześniu br. przedstawiał się następująco: zawinęły do portu 184 statki o pojemności — 179.487 m^3 netto, wobec 153 statków o pojemności 160.201 m^3 w sierpniu. W sto-

sunku do września roku zeszłego ilość statków zwiększyła się o 13, pojemność zaś statków o 1.619 m³ netto. Kolejność bandery była następująca: Niemcy 148 okrętów, Danja 15, Szwecja 8, Holandja 5, Norwegja 4, Anglja 1, Grecja 1, Finlandja 1, Estonja 1.

W przywozie pierwsze miejsce zajmuje węgiel, koks i brykiety — 48.000 t., produkty naftowe 5.200 t., pasza 7.200 t., zboża 1.800 t., cement 2.000 t., tomasyna 5.000 t., wapień 2.000 t., śledzie 2.935 beczek i 392 półbeczek oraz drzewo 150 sążni.

Port królewiecki nie publikuje danych o wywozie. Podobnie nie są też ogłaszane dane o kierunkach przywozu i wywozu. Odnośnie towarów wywiezionych, wspomniano jedynie w sprawozdaniu zarządu portu o odejściu 26 żaglowców motorowych ze zbożem do Danji, 6 żaglowców motorowych do portów, położonych nad Wezerą, 1 żaglowca do Holandji, 2 żaglowców do Szlezwiku Holsztyna, 4 parowców ze zbożem do Anglji, 1 parowca ze zbożem do Emdem. Z drzewem odeszło 5 żaglowców. 5 parowców zabrało celulozę do Anglji, 1 parowiec odszedł z celulozą do Hamburga, 52 okręty odeszły bez ładunku. Większość z nich została skierowana do Gdańska i Gdyni, gdzie zostaną załadowane.

RUCH PORTOWY W KOPENHADZE.

W miesiącu wrześniu br. zawinęło do portu kopenhaskiego 1.894 statków o pojemności 529.625 ton reg., wobec 2.588 statków o pojemności 655,592 ton rog. w miesiącu sierpniu.

Kolejność bandery była następująca: duńska 1.370 statków, szwedzka 315, niemiecka 109, fińska 21, holendarska 20, norweska 19 i inne.

OBROTY PORTOWE W ANTWERPJI.

Według ostatniej statystyki belgijskiej, wyładowano w Antwerpji w pierwszych ośmiu miesiącach br. 7.974.000 ton towarów, wobec 9.595,000 ton w tym samym okresie 1931 roku.

RUCH PORTOWY W BREMIE.

W miesiącu wrześniu br. zawinęło do portu bremeńskiego 691 statków o pojemności 662.967 ton netto, wobec 738 statków o pojemności 676.033 ton w miesiącu poprzednim. Import w miesiącu sprawozdawczym wynosił 231.800 ton (7%, więcej niż w sierpniu), eksport zaś 206.300 ton (3%, więcej niż w sierpniu).

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy br. obrót towarowy wynosił 3.445.500 ton, wobec 3.973.200 ton w tym samym okresie roku ubiegłego.

RUCH PORTOWY W AMSTERDAMIE.

W miesiącu wrześniu cr. weszło do portu amsterdamskiego 238 statków o pojemności 315.581 n. r. t., wobec 295 statków o pojemności 400.460 n. r. t. we wrześniu ub. roku. Opuściło zaś port 246 statków o po-

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego

(Algeria — Egipt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Blaland 30. X. z Gdyni — 31. X. z Gdańska
m/s Hemland 10. XI. z Gdyni — 11. XI. z Gdańska
m/s Nordland 24. XI. z Gdyni — 25. XI. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo

(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Messina 28. X. z Gdańska

Do Malagi — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo — Tarragony — Walencji — Malagi — Kadyx — Tunisu — Algieru — Casablanki — Lizbony — Oporto — Madery.

(Mareseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo — Tarragona — Valencia — Malaga — Cadiz — Tunis Algiers — Casablanca — Lisbon — Oporto — Madeira).

F. G. Reinhold Ltd.

Połączenie z Gdynią co 2 tygodnie
About fortnightly sailings

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanstates z Gdyni 6. XI.
s/s Scanyork z Gdyni 27. XI.
s/s Scanmail z Gdyni 12. XII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski z Gdyni 23. XI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Herakles 10. XII. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Australji—South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton około (about) — 29. XI.
m/s Talleyrand — około (about) 20. XII.
m/s Troya — około (about) 20. I. 1933.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia

s/s Scanpenn — about 11. XI.
s/s Scanmail — about 3. XII.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 4. XI. — przyjazd do Gdyni 16. XI.
z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Tatti z Hamburga 2. XI. — przyjazd do Gdyni 5. XI.
s/s Samland z Hamburga 5. XI. — przyjazd do Gdyni 8. XI.
s/s Olga z Hamburga 9. XI. — przyjazd do Gdyni 12. XI.
s/s Gerhard z Hamburga 12. XI. — przyjazd do Gdyni 15. XI.
s/s Borkum z Hamburga 16. XI. — przyjazd do Gdyni 19. XI.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Tczew 4. XI.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 11. XI.
z Rotterdamu — s/s Tczew 18. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Jupiter 1. XI. — przyjazd do Gdyni 7. XI.
z Rotterdamu — s/s Rhea 5. XI. — przyjazd do Gdyni 10. XI.
z Rotterdamu — s/s Ibis 8. XI. — przyjazd do Gdyni 14. XI.
z Rotterdamu — s/s Pax 12. XI. — przyjazd do Gdyni 17. XI.
z Rotterdamu — s/s Nereus 15. XI. — przyjazd do Gdyni 21. XI.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 2. XI. — przyjazd do Gdyni 7. XI.
z Bremy — s/s Najade 9. XI. — przyjazd do Gdyni 14. XI.
z Bremy — s/s Uranus 12. XI. — przyjazd do Gdyni 21. XI.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Śląsk 9. XI.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 23. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 5. 11. — przyjazd do Gdyni 14. 11.
z Antwerpji — s/s Butt 17. 11. — przyjazd do Gdyni 24. 11.
z Antwerpji — s/s Ibis 26. 11. — przyjazd do Gdyni 5. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Premjer 3. 11. — przyjazd do Gdańska 6. 11.
z Londynu s/s Premjer 17. 11. — przyjazd do Gdańska 20. 11.
z Londynu s/s Premjer 1. 12. — przyjazd do Gdańska 4. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku / Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni / Expected at Gdynia
s/s Baltonia 31. 10.	s/s Baltonia 1. 11.
s/s Baltonia 14. 11.	s/s Baltonia 15. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe A. S.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lwów 3. 11. — przyjazd do Gdańska 6. 11.
z Hull s/s Lublin 10. 11. — przyjazd do Gdańska 13. 11.
z Hull s/s Lwów 17. 11. — przyjazd do Gdańska 20. 11.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z-from Bordeaux — La Pallice	z-from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około (about) 14/15. 11.	s/s Tiber — około (about) 19/21. 11.
s/s Magnus — około (about) 23/24. 11.	s/s Magnus — około (about) 28/30. 11.
s/s Skjold — około (about) 1/2. 12.	s/s Skjold — około (about) 6/8. 12.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Uffe 27/28. 10.	s/s Uffe 29. 10/7. 11.	s/s Uffe 9/10. 11.
s/s Svanhom — —	s/s Svanholm 9/15. 11.	s/s Svanholm 17/18. 11.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorn) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catanja – Messyna (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from	s/s Algarve	s/s Tomsk	s/s Tula
Genua	— —	4. 11.	9. 11
Livorno	— —	5. 11.	10. 11
Neapol	— —	7. 11.	12. 11
Catania	25. 10.	9. 11.	16. 11
Messina	26. 10.	10. 11.	17. 11
Palermo	27. 10.	11. 11.	18. 11

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
s/s Algarve	6. 11.	8. 11.	15. 11.
s/s Tomsk	21. 11.	23. 11.	1. 12.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Meditderranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Algavre about	s/s Algarve about	s/s Tomsk about
Tarragona	30. 10.	14. 11.	22. 11.
Valencja	31. 10.	16. 11.	23. 11.
Almeria	2. 11.	17. 11.	25. 11.
Malaga	3. 11.	18. 11.	26. 11.
Cadiz	4. 11.	19. 11.	27. 11.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Wychodzi z - from	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Trolleholm	28. 10.	5. 11.	— —
s/s Tugela	8. 11.	15. 11.	— —
m/s Svaneholm	18. 11.	25. 11.	30. 11.
m/s Toronto	28. 11.	5. 12.	— —

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ivar — about second half of October — w II. połowie października
s/s Tennessee — about first half of November — w I. połowie listopada
s/s Svanhild — about second half of November — w II. połowie listopada
s/s Georgia — about first half of December — w I. połowie grudnia

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje ca 15. 11.
s/s Bore IX. — ładuje ca 15. 12.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje w końcu października w początku listopada
s/s Bore IX. — ładuje w końcu listopada w początku grudnia

Lewant — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — ładuje w Izmir — 29. 10. — 4. 11.
m/s Nordland — ładuje w Izmir — 14./16. 11.

Casablanca — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger ładuje (loads) 20/25. 10.

Australja — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 29. 11.
m/s Talleyrand — oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 15/20 12.
m/s Troya — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 7/15. 11.

WIADOMOŚCI MORSKIE

GRANICE MORSKIE POLSKI.

W Dzienniku Ustaw Nr. 92. poz. 789. z dnia 27. X. 1932 r. ukazało się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa, które poniżej przytaczamy:

Na podstawie art. 44. ust, 6. Konstytucji i art. 1. lit. a) ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 165), postanawiam co następuje:

Art. 1. Granicę wód terytorjalnych Państwa tworzy linja, biegnąca równolegle do linji wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych w odległości 3 mil morskich do punktu kod 45°28′ szerokości północnej i 18°44′30″ długości długości wschodniej od Greenwich. Od punktu wprost na zachód do punktu leżącego na wybrzeżu pod 54°27′31″ szerokości północnej i 18°34′ długości wschodniej od Greenwich.

Art. 2. Zatoka Pucka, zamknięta linją, łączącą Cypel Helski z Cyplem Radłowskim, stanowi wody wewnętrzne Państwa.

Art. 3. W odległości sześciu mil morskich od linji wybrzeża i równolegle do niej aż do punktu położonego pod 54°30′ szerokości północnej i pod 18°45′ długości wschodniej od Greenwich, jak to jest uwidocznione na mapie, dołączonej do niniejszego rozporządzenia, biegnie granica wód pasa przyległego, w którym Państwu przysługuje wykonywanie praw zwierzchniczych w zakresie obrony wybrzeża.

Art. 4. Wody przybrzeżne polskiego obszaru celnego są ograniczone linją równoległą do linji wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych tegoż obszaru w odległości 6 mil morskich bez ujmy dla dalej idących uprawnień, wypływających z postanowień umów międzynarodowych.

Art. 5. Prawa zwierzchnicze, wykonywane przez Państwo na jego wodach terytorjalnych, na pasie przyległym oraz na wodach przybrzeżnych polskiego obszaru celnego, są w tym samym stopniu wykonywane w przestrzeni powietrznej, leżącej nad temi wodami oraz pod ich powierzchnią.

Art. 6. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Spraw Zagranicznych, Ministrowi Spraw Wewnętrznych, Ministrowi Spraw Wojskowych, Ministrowi Skarbu i Ministrowi Przemysłu i Handlu, każdemu we właściwym zakresie działania i w porozumieniu z innymi zainteresowanymi ministrami.

Art. 7. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie piętnastego dnia od dnia ogłoszenia.

OBROTY PORTU GDAŃSKIEGO WE WRZEŚNIU RB.

Obrót towarowy w porcie gdańskim w miesiącu wrześniu rb. znacznie wzrósł w porównaniu z miesiącem poprzednim. Wynosi on 518.724 t., wobec 431.987 t. w sierpniu, z czego na przywóz przypada 49.908 t. (32.029) i na wywóz 468.816 t. (399.958). Mimo wzrostu obrót towarowy portu gdańskiego nie osiągnął cyfry z miesiąca września r. zeszłego. Obrót wrześniowy r. b. jest mniejszy od obrotu z września r. ubiegłego w przywozie o 29.527 t. i w wywozie o 177.138 t.

Do zwiększenia się importu przyczyniła się zwyżka śledzi solonych — 6.795 t. (6.150 t.), tłuszczów zwierzęcych 2.002 t. (859 t.), węgla — 8.131 t. (7.591 t.) wełny — 592 t. (244 t.) rud żelaznych — 15.220 t. (5.514 t.) i pojawienia się znowu tomasyny — 1.000 t., złomu żelaznego — 1.916 t. i koksu 4.140 t.

Wzrost eksportu tłumaczy się zwiększeniem ilości zbóż z 19576 t. w miesiącu poprzednim do 32.697 t. we wrześniu oraz węgla z 293.336 t. do 366.389 t. w miesiącu sprawozdawczym.

Szczegółowsze dane o obrocie ilustruje następujące zestawienie ważniejszych towarów:

Import (w tonach)	
pszenica	200,—
ryż surowy	8,—
owoce	339,—
kawa, kakao, herbata	843,—
tytoń	76,—
śledzie solone	6.795,—
pasza	293,—
tłuszcze zwierzęce	2.002,—
tomasyna	1.000,—
skóry	488,—
drzewo	480,—
len i konopie	103,—
węgiel	8.131,—
koks	4.140,—
oleje roślinne	763,—
garbniki	779,—
ruda żelazna	15.220,—
złom	1.915,—
miedź	66,—
cynk	25,—
bawełna	90,—
wełna	592,—
przędza bawełniana	242,—
tkaniny	153,—
inne osobno niewymienione	5.164,—
razem . . .	49.908,—

Eksport (w tonach)	
zboże	32.697,—
ryż	283,—
mąka	828,—
cukier	2.954,—
spirytus	328,—
sól	4.035,—
bekony	289,—
śledzie solone	116,—
melasa	1.235,—
jaja	300,—
pasza	1.781,—
skóry	230,—
drzewo (różne)	31.028,—
klepki	1.803,—
węgiel	366.389,—
koks	8.316,—
produkty naftowe	3.394,—
sole potasowe	2.737,—
soda	778,—
cynk	743,—
żelazo i stal	49,—
tkaniny	44,—
inne osobno niewymienione	8.459,—
razem . . .	468.816,—

Ruch statków we wrześniu był bardziej ożywiony niż w miesiącu poprzednim. Zawinęło do portu 448 statków o pojemności 245.220 t. r. n., wobec 429 o pojemności 229,716 t. r. n. w sierpniu. Wyszło natomiast 449 statków o pojemności 256.162 t. r. n., wobec 432 o pojemności 225,673 t. r. n. w miesiącu poprzednim.

	Na wejściu:		Na wyjściu:	
	statków	t. r. n.	statków	t. r. n.
Wolne M. Gdańsk	3	416	3	416
Polska	17	14.291	20	20.266
Anglja	8	8.743	8	8.743
Danja	91	43.336	88	43.858
Estonja	18	8.265	19	8.567
Finlandja	13	8.227	13	11.392
Francja	7	8.808	9	11.264
Grecja	1	2.748	1	2.748
Holandja	15	4.952	16	5.087
Jugosławja	—	—	1	3.591
Litwa	1	585	—	—
Łotwa	8	4.812	9	5.074
Niemcy	128	51.150	124	47.031
Norwegja	23	15.089	25	15.724
Panama	3	351	4	498
Szwecja	107	59.780	104	57.836
Włochy	5	13.667	5	14.067
	448	245.220	449	256.162

W porównaniu do września roku ubiegłego ruch statków zmalał tak pod względem ilości jak i tonażu.

Kolejnośc bandery w ruchu statków we wrześniu jest następująca: I miejsce zajmuje Szwecja, II — Niemcy, III — Danja i t. d.

Bandera Polski zajęła w kolejności piąte miejsce, a Wolne M. Gdańska — szesnaste.

Ruch pasażerskl zmalał zupełnie: przyjechało 87 osób i wyjechało 49.

STAWKI FRACHTOWE WE WRZEŚNIU.

Wskaźnik liczbowy stawek frachtowych morskich we wrześniu br. wykazuje w porównaniu z sierpniem br. zwyżkę o 9,10$^0/_0$, w porównaniu zaś z miesiącem wrześniem ub. roku zwyżkę o 3,31$^0/_0$.

Jeżeli przyjmiemy za rok 1931 stawkę 100, to otrzymujemy za miesiąc wrzesień br. stawkę 81,45, co oznacza w porównaniu z sierpniem br. zwyżkę o 6,79 punktów.

Wskaźnik liczbowy stawek frachtowych wykazuje już od kilku miesięcy lekką tendencję zwyżkową.

OPŁATY PORTOWE W SZWECJI.

Związek Armatorów szwedzkich zwrócił się do rządu z prośbą o udzielenie zniżek w opłatach portowych tym statkom, które przybywają do portów szwedzkich w celu dokonania naprawy lub przebudowy. Projekt Związku przewiduje zniżkę opłat, dochodzącą do 50$^0/_0$. Przez wprowadzanie tych ulg, Związek spodziewa się, że nietylko szwedzkie, lecz również obce statki, będą korzystały w większym stopniu ze stoczni szwedzkich.

STAN ZATRUDNIENIA W HAMBURGU.

W ostatnich miesiącach w porcie hamburskim przy przeładunkach było zatrudnionych 10.522 robotników, wobec 13.449 w 1931 roku i 15.816 w 1930 roku.

DOCHODY Z KANAŁU MANCHESTER.

Dochody brutto z Kanału w Manchester wynosiły we wrześniu br. 71.027 *Ł*. ster.. co w porównaniu z tym samym miesiącem r. ub. oznacza spadek w dochodach o 12.688 *Ł*. ster. Ogólne dochody w pierwszych dziewięciu miesiącach br wynosiły 842.433 *Ł*., t.j. mniej o 18.570 *Ł*. ster. niż w tym samym okresie r. ub.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ NIEMIECKI.

Z początkiem października br. było unieruchomionych 343 statków niemieckich o pojemności 1.303.112 ton brutto, t.j. o 52 statków o pojemności ca 120.000 ton mniej niż w miesiącu sierpniu br. Statki te są głównie unieruchomione w Hamburgu (663.251 ton) i w Bremie (463.671 ton).

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch portowy w Krolewcu w miesiącu wrześniu br. przedstawiał się następująco: zawinęły do portu 184 statki o pojemności — 179.487 m³ netto, wobec 153 statków o pojemności 160.201 m³ w sierpniu. W sto-

sunku do września roku zeszłego ilość statków zwiększyła się o 13, pojemność zaś statków o 1.619 m³ netto. Kolejność bandery była następująca: Niemcy 148 okrętów, Danja 15, Szwecja 8, Holandja 5, Norwegja 4, Anglja 1, Grecja 1, Finlandja 1, Estonja 1.

W przywozie pierwsze miejsce zajmuje węgiel, koks i brykiety — 48.000 t., produkty naftowe 5.200 t., pasza 7.200 t., zboża 1.800 t., cement 2.000 t., tomasyna 5.000 t., wapień 2.000 t., śledzie 2.935 beczek i 392 półbeczek oraz drzewo 150 sążni.

Port królewiecki nie publikuje danych o wywozie. Podobnie nie są też ogłaszane dane o kierunkach przywozu i wywozu. Odnośnie towarów wywiezionych, wspomniano jedynie w sprawozdaniu zarządu portu o odejściu 26 żaglowców motorowych ze zbożem do Danji, 6 żaglowców motorowych do portów, położonych nad Wezerą, 1 żaglowca do Holandji, 2 żaglowców do Szlezwiku Holsztyna. 4 parowców ze zbożem do Anglji, 1 parowca ze zbożem do Emdem. Z drzewem odeszło 5 żaglowców. 5 parowców zabrało celulozę do Anglji, 1 parowiec odszedł z celulozą do Hamburga, 52 okręty odeszły bez ładunku. Większość z nich została skierowana do Gdańska i Gdyni, gdzie zostaną załadowane.

RUCH PORTOWY W KOPENHADZE.

W miesiącu wrześniu br. zawinęło do portu kopenhaskiego 1.894 statków o pojemności 529.625 ton reg., wobec 2.588 statków o pojemności 655,592 ton rog. w miesiącu sierpniu.

Kolejność bandery była następująca: duńska 1.370 statków, szwedzka 315, niemiecka 109, fińska 21, holendarska 20, norweska 19 i inne.

OBROTY PORTOWE W ANTWERPJI.

Według ostatniej statystyki belgijskiej, wyładowano w Antwerpji w pierwszych ośmiu miesiącach br. 7.974.000 ton towarów, wobec 9.595,000 ton w tym samym okresie 1931 roku.

RUCH PORTOWY W BREMIE.

W miesiącu wrześniu br. zawinęło do portu bremeńskiego 691 statków o pojemności 662.967 ton netto, wobec 738 statków o pojemności 676.033 ton w miesiącu poprzednim. Import w miesiącu sprawozdawczym wynosił 231.800 ton (7% więcej niż w sierpniu), eksport zaś 206.300 ton (3% więcej niż w sierpniu).

W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy br. obrót towarowy wynosił 3.445.500 ton, wobec 3.973.200 ton w tym samym okresie roku ubiegłego.

RUCH PORTOWY W AMSTERDAMIE.

W miesiącu wrześniu cr. weszło do portu amsterdamskiego 238 statków o pojemności 315.581 n. r. t., wobec 295 statków o pojemności 400.460 n. r. t. we wrześniu ub. roku. Opuściło zaś port 246 statków o po-

jemności 318.560 n. r. t., wobec 321 statków o pojemności 445.814 n. r. t. w roku ubiegłym. Kolejność bander była następująca: Holandja 97 (statków), Anglja 54, Niemcy 40, Szwecja 19, Norwegja 10, Danja 4, Ameryka 1, Francja 1, Grecja 1, Łotwa 1, Finlandja 2, Włochy 5 i Belgja 2.

OBROTY TOWAROWE W PORTACH WŁOSKICH.

W miesiącu sierpniu zawinęło do portów włoskich 21.906 statków o pojemności 7.060.697 nrt., przywożąc 1.864.759 ton towarów oraz 559.284 pasażerów. Opuściło porty włoskie 128.560 statków o pojemności 7.053.957 nrt., wywożąc 711.659 ton towarów oraz 531.905 pasażerów.

RUCH OKRĘTOWY W KANALE KILOŃSKIM.

W miesiącu wrześniu przeszło przez port kiloński 3.636 statków o pojemności 1.125.219 n. r. t. co w porównaniu z porzednim miesiącem oznacza ubytek pod względem ilości statków o 9 proc., pod względem tonażu zaś o 1 proc. Przeciętny tonaż statków wynosił 309 n. r. t., wobec 284 n. r. t. w miesiącu sierpniu.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

PLACÓWKA SAMOPOMOCY KUPIECTWA POMORSKIEGO.

W dniu 23-go października r. b. odbyło się w Grudziądzu Walne Roczne Zebranie członków Kasy Pośmiertnej pod patronatem Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Zebranie zagaił Prezes Kasy p. A. Kamrowski, witając przedstawicieli Związku w osobach pp.: Prezesa Marchlewskiego, członka Zarządu Głównego Fröhlicha, Dyrekcji pp.: Radojewskiego i Niewiakowskiego, urzędnika Izby Przemysłowo-Handlowej p. Heinkego oraz członków Kasy.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego Walnego Zebrania, powołano na marszałka zebrania p. Prezesa Marchlewskiego.

Sprawozdanie z rocznej działalności Kasy zdał kierownik sekretarjatu p. dyr. Radojewski, poczem nastąpiły sprawozdania skarbnika p. Fröhlicha, Prezesa Kasy p. Kamrowskiego i Komisji Rewizyjnej.

Nad sprawozdaniami wywiązała się ożywiona dyskusja, w wyniku której udzielono Zarządowi absolutorjum, a inicjatorowi Kasy i kierownikowi sekretarjatu p. dyr. Radojewskiemu, wyrażono podziękowanie za jego wytężoną pracę.

W skład nowego zarządu weszli:

Prezes	— Heinke Wacław, Grudziądz
Wice-Prezes	— Rozmiarek Kazimierz, Grudziądz
Sekretarz	— Radojewski Jerzy, Grudziądz
Skarbnik	— Masłowski Stefan, Grudziądz
Ławnik	— Kłosowski Mieczysław, Łasin
	— Jaegertal Jan, Działdowo
	— Łobocki Bazyli, Gdynia
	— Braun Hipolit, Świecie
	— Pruszak Teodor, Pelplin
	— Prusiński Leon, Wejherowo

a do Komisji Rewizyjnej wybrano:
Górski Antoni, Grudziądz
Kamrowski Alojzy, Grudziądz
Kucharski Zygmunt, Grudziądz.

Jak wynika z dotychczasowej działalności Kasy, rozwija się ona z dniem każdym i jest nadzieja, że w niedługim już czasie wszyscy członkowie Związku docenią jej humanitarną ideę i wstąpią gremjalnie w jej szeregi, gdyż leży to w interesie ich rodzin.

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PROJEKT USTAWY CELNEJ.

Izba Przemysło-Handlowa komunikuje, że opracowany został przez Ministerstwo Skarbu projekt nowej ustawy celnej. Projekt ten otrzymały Izby Przemysłowo-Handlowe do zaopinjowana do dnia 15. grudnia 1932 r. Skład on się z 11 części, a mianowicie: Cz. I. Ustrój celny, cz. II. Cła. cz. III. Ulgi celne, cz. IV. Ruch osobowy i towary przez granicę celną, cz. V. Postępowanie celne, cz. VI. Uiszczenie należności celnych, cz. VII. Sprzedaż towarów, cz. VIII. Srodki prawne, cz. IX. Wyjaśnienia celne, cz. X. Przepisy karne, cz. XI. Przepisy końcowe.

ULGI TARYFOWE DLA EKSPORTU ZBÓŻ PRZEZ PORTY.

Polityka interwencyjna na rynku zbożowym wzmocniona została ostatnio zarządzeniami taryfowo-kolejowemi, które ukażą się w najbliższym numerze Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

Zarządzenia te zmierzają do wzmożenia aktywności eksportowej okręgów bardziej oddalonych od naszych portów przez obniżenie 15 proc. taryfy na wywóz zboża przez porty jakoteż nasion roślin strączkowych, wyrobów młynarskich i słodu. Powyższa zniżka obowiązuje przy przewozach na odległości 600 km i więcej. Stopniowe działanie tej ulgi rozpoczyna się już jednak na odległościach bliższych, leżących w strefie od 470 do 600 km, w której stawki przewozowe stanowią przejscie od obniżonego baremu za 600 kw do obecnego baremu i taryfy wyjątkowej P. B. 1.

W ten sposób już na 500 km zniżka wynosić będzie 1,2 zł na tonie. Przy odległości 700 km rozmiar ulgi wyraża się 7 zł na tonie a przy 100 km 18,6 zł.

Obok wyżej opisanej ulgi wprowadzono ulgę specjalną o większym rozmiarze dla jęczmienia i owsa celem zabezpieczenia eksportu naszego podstawowego zboża eksportowego. jakim jest jęczmień i ułatwienia zabrania ciążących na rynku nadwyżek owsa. Dla obu tych zbóż, wywożonych przez nasze porty, przyznaną została zniżka taryfy o 30 proc. przy przewozach na odległości dalsze, poczynając od 600 km, z baremem przejściowym na bliższe odległości tak, że stopniowe działanie tej ulgi rozpoczyna się już na odległości 340 km. W ten sposób już przy odległości przewozu 400 km zniżka wyniesie 2,8 zł na tonie, a na 500 km 7,1 zł. Rozmiar pełnej ulgi na 700 km daje różnicę z dotychczasowym stanem rzeczy w wysokości 13,9 zł na tonie, a przy 1000 km 26,4 zł.

ULGA TARYFOWA NA WYWÓZ ZIEMNIAKÓW.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że Ministerstwo Komunikacji przyznało w aneksie do T. T. Cz. II. zeszyt 2 na ziemniaki świeże wywożone drogą morską za granicę celną ulgowe opłaty, a mianowicie: za odległość do 300 km. klasę 17, od 301—410 km. po 131 gr. za 100 kg, a powyżej 410 km. klasę 17 obniżoną o 10 procent.

W SPRAWIE POZWOLEŃ NA PRZYWÓZ JABŁEK.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż na mocy decyzji Ministerstwa Przemysłu i Handlu na wszystkich pozwoleniach przywozu jabłek świeżych z Austrji, Italji, Rumunji, Francji i Czechosłowacji (t. zw. stare zakazy ogłoszone w Dz. Ust. R. P. Nr. 15, poz. 113 z 1928 r.) będzie umieszczana następująca klauzula ograniczająca:

„Ważne na jabłka świeże oprócz przywożonych luzem lub w beczkach i workach, bez wewnętrznego opakowania (Dz. Ust. R. P. Nr. 15, poz. 113 z 1928 r.)“

t. zn., iż z krajów wyżej wymienionych będą mogły być sprowadzane tylko jabłka luksusowe, w małych skrzynkach i z wewnętrznem opakowaniem.

Jednocześnie zawiadamia się, iż Ministerstwo Przemysłu i Handlu potwierdziło rozporządzenie o wstrzymaniu wydawania pozwoleń na prawo przywozu jabłek z Bułgarji, Grecji, Jugosławji i Węgier, z których to krajów przywóz będzie mógł się odbywać tylko na zasadach kompensacyjnej wymiany towarowej.

W SPRAWIE MOŻLIWOŚCI ZBYTU DROBIU POLSKIEGO W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Podług informacyj Amerykańsko-Polskiej Izby Handlowej pierwsze próby wprowadzenia bitego drobiu polskiego na rynek amerykański wykazały, iż obecna struktura rynkowa uniemożliwia powyższy import ze względu na niski poziom cen. W obecnej chwili kury, wagi 4 do 5 funtów, notowane są w handlu hurtowym w cenach 16 do 21 centów za funt, zaś kaczki w cenach $12^1/_2$ do 15 centów za funt. Przy cle w wysokości 10 centów od funta z doliczeniem kosztów transportu, asekuracji i inspekcji oraz z zarobkiem importera, cena sprzedażna nie pozostawia żadnego zysku.

Pierwszy próbny transport kaczek, nadesłany do Nowego Yorku zaklasowany został przez inspektora Departamentu Rolnictwa do gatunku t. zw. „prima grade“ czyli jeden gatunek przed najwyższym. Kury, nadesłane w transporcie próbnym zaklasowano do gatunku „choice leghorn“, który na tamtejszym rynku uważany jest za gatunek trzeci. Zarówno kaczki jak i kury polskie są nieco za lekkie, przez co nie mogą uzyskać istotnie zadawalniających cen.

Podług otrzymanych przez nas wiadomości z Ameryki, najlepsze ceny na rynku tamtejszym uzyskują kury wagi 4 do $5^1/_2$ funtów, kaczki wagi 5 do 6 funtów, gęsi wagi 12 do 18 funtów i indyki wagi 12 do 15 funtów. Kury i kaczki pakowane są zazwyczaj w skrzyniach po 12 sztuk, zaś gęsi i indyki w beczkach. Baczną uwagę należy zwracać na dokładne sortowanie, tak, aby waga każdej pojedyńczej sztuki w danej skrzyni była mniejwięcej równą. Odchylenia nie powinny przekraczać $^1/_4$ funta.

ZAGROŻENIE NASZEGO EKSPORTU JAJCZARSKIEGO.

Główny Inspektor wywozu jaj przy Związku Izb Przemysłowo-Handlowych przedłożył Ministerstwu Przemysłu i Handlu memorjał, w którym przedstawia wciąż pogarszającą się sytuację na tym odcinku eksportowym oraz szereg niebezpieczeństw, grożących w najbliższym czasie temu wywozowi.

Między innemi oczekiwane są już w najbliższym czasie niepomyślne dla nas zmiany na europejskim rynku jajczarskim. W związku z wprowadzeniem w Anglji cła ad valorem w wysokości 20 proc. na jaja, importowane z Irlandji, co jest równoznaczne z zupełnem zamknięciem drogi do Angji dla jaj irlandzkich — niewątpliwie Irlandja rzuci swe jaja na rynki europejskie. Należy tu mieć na uwadze, że Irlandja w I półroczu b. r. eksportowała do Angli 2.351 wagonów, czyli o 517 więcej, niż Polska wywiozła w tym czasie ogółem do wszystkich krajów. Z drugiej strony wskutek wypowiedzenia przez Niemcy traktatu handlowego ze Szwecją — od 1 lutego 1933 r. bardzo wysoka stawka celna uniemożliwi od tej daty import jaj szwedzkich do tego kraju. W tych warunkach Szwecja będzie musiała szukać nowych warunków zbytu. Te wszystkie zmiany wywołają niewątpliwie szereg zaburzeń na rynku jajczarskim — w formie gwałtownych wahań cen, dezorjentacji handlu, ruiny pewnej ilości przedsiębiorstw eksportowych itd.

Pewne oznaki wskazują również, że na rynku angielskim grozi nam konkurencja rumuńska. Jakoby istnieje nawet projekt Izby Handlowej Polsko-Rumuńskiej, aby stworzyć w Gdyni placówkę dla wywozu jaj rumuńskich do Anglji. Jaja te na rynku angielskim nie były dotąd notowane, z uwagi jednak na ich taniość i jakość prawdopodobnie stworzą dla nas ogromną konkurencję, jak wynikałoby z powyższej informacji — nawet przy naszej współpracy.

Tymczasem tak pojemny rynek jajczarski, jak Francja, jest dla nas niemal zamknięty. Kontyngent kwartalny 4.000 kwintali dla Polski stanowi ilość, jaką może wywieść przeciętnie jedno przedsiębiorstwo w ciągu miesiąca. Dzieje się to w tym samym czasie, gdy Turcja otrzymała we Francji na III kwartał rb. kontyngent 100.000 kwintali, a w II kwartale korzystała z kontyngentu w wysokości 75.000 kwintali.

Obecnie zagraża nam znów utrata rynku czechosłowackiego, gdzie nasz eksport od lipca br. znalazl się nieomal że w obliczu zakazu importu, wobec uznania importu jaj za „zbędny" i stworzenia dlań szeregu trudności. Ma to dla nas znaczenie ogromne, bowiem ostatnio ca 40 proc naszego eksportu jajczarskiego kierowało się do Czechosłowacji.

Jak katastrofalnie skurczył się nasz eksport jajczarski, świadczą następujące cyfry:

Nasz eksport jaj osiągnął w I półroczu 1932 r. w porównaniu do dwu lat ubiegłych — w podobnym czasokresie:

w r. 1931 tylko 75,1 proc. co do ilości, a 59,6 proc. co do wartości,
w r. 1930 zaledwie 64,3 proc. co do ilości, a 46,2 proc. co do wartości.

W tych warunkach niezbędnem wydaje się przedsięwzięcie środków, zmierzających do ochrony tego eksportu.

Memorjał wskazuje na to, że nasz bilans handlowy z tak ważnemi państwami importującemi, jak Francja i Włochy jest naogół bierny i że Polska, według danych Państwowego Instytutu Eksportowego, dołożyła w ciągu lat 1924-31 do handlu z Francją 803 milj. zł, z Włochami 244 milj. zł; zatem Polska ma gospodarczo uzasadnione prawo domagania się szerszego uwzględnienia dla swojego kontyngentu w tych państwach. Ponadto memorjał wskazuje na konieczność obniżenia naszej taryfy kolejowej na przewóz jaj, wobec silnego spadku cen ich w ostatnich latach.

WZROST EKSPORTU POLSKIEGO NIEROGACIZNY DO AUSTRJI.

Eksport z Polski nierogacizny do Austrji podniósł się w ostatnich czasach bardzo znacznie, a to w związku z jednej strony z sezonowym spadkiem podaży towaru austrjackiego, a z drugiej strony w związku z szeregiem tranzakcyj nadkontyngentowych, opartych na kompensacie. Gdy z końcem czerwca Polska nie wysyłała tygodniowo do Wiednia więcej, jak około 2.000 sztuk, to od końca sierpnia br. do września cyfra spędu polskiego na rynku wiedeńskim obraca się tygodniowo około 5—6 tys. sztuk, a czasem nawet przekraczając tę ostatnią granicę.

PRZEPISY, DOTYCZĄCE FORMALNOŚCI CELNYCH W KANADZIE.

Przy oszacowaniu wartości towaru importowego wogóle, kanadyjskie urzędy celne mają dużą swobodę przy określaniu tej wartości. Naogół biorą władze celne za podstawę, cenę odpowiedniego wyrobu w Kanadzie i w

wypadku, gdy towar importowany jest tańszy, po odliczeniu różnych opłat importowych od produktu rodzimego, władze celne uważają, że należy zastosować do danego towaru stawkę antydumpingową. Praktyka ta prowadzi do zbyt dowolnego stosowania powyższego cła antydumpingowego. Na podstawie jednakże przeprowadzonych na miejscu obserwacyj, towar, eksportowany do Kanady i zaopatrzony we wszystkie wymagane świadectwa i faktury, natrafia na dużo mniejsze przeszkody przy odprawie celnej na terenie Kanady, przyczem wskazanem jest posługiwanie się formalnościami w języku angielskim, jako powszechnie znanym i używanym w Kanadzie, podczas gdy formularze francuskie winny służyć eksporterom polskim, nieznającym języka angielskiego, do zaznajomienia się z treścią dokumentów wymaganych przez kanadyjskie władze celne. Odnośne przepisy obowiązują od r. 1928, jak również każdy towar od tej daty, importowany do Kanady, winien być zaopatrzony w markę kraju pochodzenia („made in", „produced in", „printed in").

W SPRAWIE EKSPORTU DO JUGOSŁAWJI.

Dewaluacja dinara została w praktyce usankcjonowana przez Bank Narodowy i od tego czasu pogłębia się z każdym dniem. Miarodajne czynniki jugosłowiańskie nie przewidują poprawy, przeciwnie, wypowiadają pogląd, że w razie nieotrzymania pomocy od państw wierzycielskich nastąpi zupełne załamanie. W rezultacie kształtowania się sytuacji gospodarczej w Jugosławji należy oceniać raczej pesymistycznie, co winni mieć na uwadze eksporterzy polscy, zawierając tranzakcje nie w dinarach, a w efektywnej silnej walucie.

Otrzymanie przydziału dewiz z Banku Narodowego jest zupełnie nieosiągalne w drodze zwykłej.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania bekonów na giełdzie londynskiej z dnia 21-go października wykazywały zwyżkę wszystkich gatunków bekonów.

Zwyżka ta wynosiła przeciętnie 2 sh za cwt, jedynie bekony duńskie i irlandzkie pozostały bez zmiany.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekon angielski	68—84
„ irlandzki	66—72
„ kanadyjski	50
„ duński	49—52
„ holenderski	42—45
„ łotewski	45—46
„ litewski	40—45
„ polski	40—45
„ szwedzki	48—50

Ubój w poszczególnych państwach za czas od 15 do 21 października, przedstawiał się następująco: ubój duński wyniósł 132.327 sztuk, co w porównaniu z porzednim tygodniem wykazuje spadek o ca. 4.200 sztuk; ubój holenderski w tym samym okresie wynosił 31.292 sztuk, szwedzki 6.097 sztuk, i litewski 12.310 sztuk, (ubój holenderski w porównaniu do poprzedniego tygodnia zwiększył się o przeszło 3.500 sztuk).

Ubój polski zapas od 17 do 22 października wyniósł 12.943 szt,

Z Polski wysłano do Anglji w dniach 11/13 października ogółem 8.447 balf, z których 6.578 bal. dostarczono do Londynu; w dniach 18/20 października ogółem 6.800 bal, z których 5.315 bal do Londynu.

Zapotrzebowanie na rynku angielskim naogół dobre przy tendencji utrzymanej.

W SPRAWIE EKSPORTU BEKONÓW DO ANGLJI.

W związku z konferencją w Ottawie, zamierzone jest w Anglji ustalenie kontyngentów importowych na produkty rolnicze, a w szczególności na bekony. Przed wprowadzeniem w życie tych nowych zarządzeń mają być przeprowadzone pomiędzy rządami duńskim a angielskim oficjalne pertraktacje. Pozatem wyrażono życzenie ze strony angielskiej, aby przedstawiciele poszczególnych gałęzi duńskiego epsportu odbyli konferencję, z odpowiedniemi organizacjami angielskiemi. W tych dniach odbyło się zebranie przedstawicieli duńskich rzeźni spółdzielczych. Na zebraniu tem były omawiane sprawy, mające być przedmiotem obrad ewentualnej konferencji, pomiędzy duńskimi a angielskiemi organizacjami rzeźniczemi. W Anglji przypuszczają, że wspomniana konferencja odbędzie się w przyszłym miesiącu w Londynie.

KONTROLA BEKONÓW NA ŁOTWIE.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości sfer zainteresowanych sposób kontroli eksportu bekonów na Łotwie.

1) Kontrolę eksportową bekonów wykonuje Państwowa Kontrola Eksportowa
2) Kontrola przeznaczonych do eksportu bekonów odbywa się w rzeźniach w dzień załadowania bekonów na statek. Przeprowadzenie kontroli w rzeźniach nie natrafia na żadne trudności, gdyż 2 rzeźnie bekonowe (bekoniarnie) to jest ryska i lipowska znajdują się w miastach portowych, dowóz zaś do portu bekonów z bekoniarni wolmarskiej, znajdującej się w m. Walmiera, uskuteczniany jest w ciągu 4 godzin.
3) Kontrola bekonów jest stałą i każda partja przeznaczonych do eksportu bekonów bywa każdorazowo osobno przekontrolowana.
4) Kompetentne osoby twierdzą, że kontroli podlega każda sztuka, t.j. każdy bekon. Dotychczas najwyżej 4,5% bekonów zostało uznane jako nienadające się do eksportu.
5) Wszystkie trzy gatunki bekonów podlegają ne Łotwie ścisłej kontroli. Bekony łotewskie dzielą się:
   1) na bekony I. gatunku, o wadze 60—68 kg. ze słoniną grubości 2,6 do 3.8 cm.
   2) bekony II. gatunku o wadze 60—68 kg. ze słoniną grubości 3,3 do 4,5 cm.
   3) bekony III gatunku:
      a) ważące 55—59 kg. ze słoniną grubości 2,0 do 2,6 cm.
      b) ważące 69—75 kg. ze słoniną grubości 3,3 do 5,0 cm.
6) Do portu wpuszczane są tylko przekontrolowane bekony.
7) Wysłanie zagranicę nieprzekontrolowanych lub nieodpowiadających przepisom bekonów jest niemożliwe, ponieważ portowy urząd celny nie przyjmuje papierów wysyłkowych niezaopatrzonych w zaświadcze-

nie eksportowe Państwowej Kontroli Eksportowej i niezaopatrzonych w fakturę ostemplowaną przez państwową kontrolę eksportową.

Eksporter, przed uzyskaniem zezwolenia załadowania bekonów na okręt, musi przedłożyć portowemu urzędowi celnemu wszelkie wymagane przy eksporcie bekonów papiery i zaświadczenia.

8) W sprawie zmiany orzeczenia Państwowej Kontroli Eksportowej, może eksporter odwołać się do Komisji Arbitrażowej. W skład tej Komisji wchodzą: 1 przedstawiciel państwa, 1 przedstawiciel uniwersytetu i 1 zastępca eksporterów.

W ciągu siedmioletniej działalności łotewskiej Państwowej Kontroli Bekonów, zdarzył się tylko jeden wypadek odwołania się eksportera do komisji arbitrażowej z prośbą o zmianę orzeczenia Państwowej Kontroli Eksportowej.

9) Wywóz zagranicę bekonów nieprzekontrolowanych i nieodpowiadających przepisom jest niemożliwy, wprowadzenie w błąd portowego urzędu celnego lub państwowej Kontroli pociąga za sobą utratę na zawsze prawa eksportowania bekonów zagranicę.

10) Przy imporcie bekonów łotewskich do Anglji wymagane jest przedstawienie zaświadczenia łotewskiej państwowej kontroli, stwierdzającej całkowite przekontrolowanie wymienionej w przesyłce ilości bekonów.

NOWE UŁATWIENIA DLA HANDLU REEKSPORTOWEGO W ANGLJI.

Rząd angielski wprowadził nowe ułatwienia dla handlu reeksportowego, a mianowicie: na zasadzie zalecenia Komisji doradczej do spraw ceł ogłoszono rozporządzenie p. t. „import Duties (Drawback № 1) Order 1932", wyszczególniające szereg artykułów, do których począwszy od dnia 6-go września br. stosowany będzie zwrot ceł przy wywozie z W. Brytanji. Artykuły te są następujące:

1. Wyroby całkowicie lub częściowo z bawełny (włączając alpakę. mohair kaszmir, lamę, wikunę i włos wielbłądzi), płótna lub juty, a m.:
   - I. tkaniny i materjały o jakiejkolwiek szerokości, kształcie lub długości (włączając koronki, hafty, filc, wstążki. galony, taśmy), pasmanterje, frendzle i wyroby pokrewne, ale wyłączając szmaty, tkane, plecione, wykonane sposobem „crochet", siatkowane itp. lub jakimkolwiek innym sposobem bez względu na to, czy są one impregnowane lub nasycone jakimkolwiek innym sposobem lub procesem.
   - II. Kołdry, szale, nakrycia i koce podróżne.
   - III. Dywany, tkaniny dywanowe, chodniki, maty podłogowe i tkaniny na maty.
   - IV. Chustki do nosa.
   - V. Bielizna stołowa, pościelowa oraz pościel, ręczniki, firanki, poduszki, obicia z materjałów.
2. Tkaniny i materjały wyliczone w § I. całkowicie lub częściowo z włókien roślinnych, wyłączając bawełnę, len lub jutę, o szerokości nieprzewyższającej 2 cale ang.
3. Odzież wszelkich rodzajów kompletna lub niekompletna oraz materjał skrojony do jej wyrobu.
4. Buty i inne obuwie, pantofle i sandały wszelkich rodzajów i ze wszelkich materjałów.
5. Błamy futrzane wyrobione.

Ogłoszone rozporządzenie rozszerza w znacznym stopniu zasadę stosowania zwrotu cła przy reeksporcie, dotychczas bowiem angielska taryfa celna uwzględniała zwrot cła przy wywozie artykułów z grupy t. zw. „Key Industries" oraz towarów, które podlegały cłu wwozowemu jeszcze przed wprowadzeniem ogólnej taryfy celnej. Następnie dotychczas towar przeznaczony do reeksportu musiał pozostawać w składach wolnocłowych (bond), gdzie nie mógł być oglądany przez szerszy ogół ewentualnych nabywców. Obecnie dla towarów wyżej wymienionych wprowadzono możliwość zabrania ich ze składów, wprawdzie przy zapłacie cła, ale z prawem do zwrotu tego cła po reeksporcie. A zatem nowe rozporządzenie daje możność nabywcom z krajów zamorskich obejrzenia towarów w składach

angielskiej firmy importującej, co w znacznym stopniu ułatwi reeksport tych artykułów, dla których Anglja stanowi rynek światowy (np. futra).

Z punktu widzenia stosunków handlowych polsko-brytyjskich należy zwrócić uwagę, że nowe rozporządzenie (§ 3.) wprowadza zwrot cła przy reeksporcie odzieży, co może ułatwić umieszczanie polskich gotowych ubrań na rynkach konjalnych, jak np. w Południowej Afryce, przez pośrednictwo importerów angielskich.

SYTUACJA NA RYNKU ZBOŻOWYM W DANJI.

Duński rynek zbożowy nie wykazywał znaczniejszego ożywienia w październiku br. Importerzy pokrywali swe zapotrzebowania na żyto i kukurydzę, zakupując produkty te w mniejszych ilościach. Większe nieco zainteresowanie istniało dla pszenicy, lecz znaczniejsze tranzakcje dokonywano sporadycznie, przyczem wiadomości z innych rynków światowych wywierały dominujący wpływ na część nabywczą tamtejszych importerów, jak również na chwilowe kształtowanie się cen.

Żyto kupowano przeważnie meklembursko-pomorskie po cenie Hlf. 3.50. Ze strony polskiej żądano podobno Hlf. 3.60.

Rosjanie oferowali żyto prowincyj północnych po cenach od Hlf. 4 do 4.10 z dostawą na październik, listopad i grudzień.

ZMIANY CELNE ZAGRANICĄ WE WRZEŚNIU.

Argentyna: Rozporządzeniem z dnia 27 sierpnia 1932 r. powołaną została specjalna komisja do całkowitego zreformowania obecnej taryfy celnej. W opracowaniu powyższej reformy będzie brany pod uwagę z jednej strony rozwój międzynarodowego handlu Argentyny, z drugiej rozkwit przemysłu krajowego i finansowe potrzeby państwa. Komisja ta ma pozostać na stałe, jako rzecznik i doradca w sprawach celnych.

Austrja: Jednocześnie z wprowadzonemi w dniu 23 sierpnia 1932 r. zwyżkami cła na towary kolonjalne, podniesione zostało cło na kakao w proszku (ze 150 na 190 kor. od 100 kg.) i masę kakaową i czekoladę z 200 na 220 kor.

W Dzienniku Ustaw z dnia 24 sierpnia rb. ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, wprowadzające zwyżkę podatku od zapałek z 0,66 szyl. na 0,96 szyl. od paczki; do podatku tego dochodzi jeszcze t. zw. dodatek kryzysowy, tak, że łącznie wynosi on 1,19 szyl.

Ustawa o handlu bydłem przewiduje, że przy imporcie bydła pobierana jest opłata obliczona od różnicy pomiędzy cenami zagranicznemi i niskiemi cenami lokalnego bydła. Opłaty te wynoszą od świń mięsnych 8,5 gr., a od świń tłustych 20 do 25 gr. i mają być regulnlowane w pewnych odstępach czasu.

Belgja: Naskutek generalnego strajku w belgijskich kopalniach węgla, doszło do znacznego zmniejszenia ilości materjału opałowego i do podniesienia ceny rynkowej Wywoływało to ciągle protesty ze strony konsumentów. W zwiąku z tem przedsięwzięte zostały ze strony importerów węgla kroki o uzyskanie większych dodatkowych licencyj przywozowych. Prowadzone są na ten temat pertraktacje w Ministerstwie, przewidujące zadawalające importerów załatwienie powyższej sprawy.

W belgijskim dzienniku ustaw z dnia 22 września 1932 r. ogłoszony został dekret królewski, na mocy którego przy przemiale mąki na chleb pszenica krajowa ma stanowić 10 proc. ogólnej ilości zboża. Na przeciąg trwania wyżej wymienionego rozporządzenia nie będą udzielane licencje na import zarówno pszenicy miękkiej, a więc odpowiadającej gatunkowi pszenicy krajowej, jak i mąki zagranicznego pochodzenia.

Przewidziane jest w przyszłości farbowanie pszenicy fuksyną.

Bułgarja: W dzienniku ustaw z dnia 14 września 1932 r. ogłoszone zostało rozporządzenie ministra finansów o konieczności zaopatrzenia napoi, perfum i wyrobów kosmetycznych, za wyjątkiem pasty, proszku i płynów do zębów w etykiety, na których uwidoczniony ma być numer, nazwa i kraj pochodzenia danego wyrobn. Urzędy celne są obowiązane aż do 1 października r. b. włącznie wszystkie zadekorowane towary wyżej wymienionemi etykietami nakleić. Towary nie naklejone banderolą będą uważane za szmugiel.

Na mocy dekretu z dnia 4 lipca 1932 r. znaczna ilość towarów, potrzebnych dla przemysłu zwolniona została od cła, podatku i innych opłat manipulacyjnych, są to: a) nafta, smar, benzyna, olej cylindrowy itp. służące do traktorów, maszyn do szycia i młóckarni, maszyny rolnicze, b) materjały i preparaty chemiczne, służące dla tępienia pasorzytów roślinnych, c) nawozy sztuczne wszelkiego rodzaju. Import towatów wymienio-

nych w punkcie a) przeprowadzany jest przez bułgarski bank rolniczy, który pośredniczy w obstalunkach u zagraniczuych firm i udziela odpowiednich kredytów. Import towarów wymienionych w punktach b) i c) załatwia minister rolnictwa i dóbr państwowych.

Nawozy sztuczne i wszelkie towary podlegające kontroli i analizie mogą być złożone bezpłatnie w składach celnych aż do otrzymania rezultatu odnośnej analizy.

Brytyjskie posiadłości.

Honduras: Na czas od 1 lipca 1932 r. do 30 czerwca 1932 r. podniesiona została opłata importowa (za wyjątkiem przesyłek bona fide) od przesyłek o 5 centów od 1 paczki.

Dominika: Podniesione zostało cło na materjały pędne (włączając benzynę, benzol, gazolinę, naftę i spirytus naftowy z 40 na 60 od galonu (taryfa preferencyjna) i 6 na 9 od galonu (taryfa generalna) od 1 galonu.

Chiny: Rozporządzenie z dnia 11 czerwca 1932 r. o wprowadzeniu faktur konsularnych weszło w życie z dniem 1 września 1932 r. od daty wprowadzenia w życie wyżej wymienionego rozporządzenia wszystkie towary wwożone do Chin wartości dwustu dolarów waluty chińskiej i powyżej, winny być zaopatrzone w faktury konsularne, wystawiane przez konsulaty chińskie, lub w wypadkach gdzie niema konsula chińskiego, wystawianie faktur kousularnych będzie powierzone albo agentom konsularnym, albo konsulom innych państw. Wyjątek stanowią przesyłki pocztowe i towary wolne od cła. Każdy komplet faktur konsularnych będzie się składał z trzech egzemplarzy. Opłata za poświadczenie kompletu faktur konsularnych będzie wynosiła 5 jednostek złotych celnych chińskich. Towary sprzedane dwom lub więcej różnym firmom lub transportowane do dwóch lub więcej portów, nie będą mogły być podane na jednej fakturze konsularnej.

Czechosłowacja: Na mocy rozporządzenia ministra przemysłu i handlu z dnia 29 września 1932 r. podlegają systemowi pozwoleń następujące gatunki papieru: poz. 291 wiskoza w arkuszach, poz. 298 papier pakowy; poz. 296 papier specjalnie niewymieniony a) gładki: punkt 3 inny.

Jednocześnie z dniem 12 września r. b. wyeliminowane zostały z listy towarów zbędnych następującc artykuły: poz. 133 choinki, poz. 5987 kwas winny i cytrynowy, poz. 610 — a) żelatyna, poz. 661 klej wszelkiego rodzaju i poz. 626 farby specjalnie nie wymienione. Import tych towarów jednak podlega nadal przydziałowi dewiz.

Dodatkowe opłaty celne na zboże i produkty przemiałowe z mocą obowiącującą od 1 września 1932 r. ustanowione zostały następująco: pszenica 25 kc., żyto 39 kc., jęczmień. 36 kc., owies 34 kc., mąka i produkty przemiałowe 61 kc.

Egipt: Dokonywane trzykrotnie w ciągu biażącego roku podwyżki ceł na produkty rólne zostały dekret. z dnia 13 września 1932 r. uzupełnione nową znaczną podwyżką cła na fasolę, groch, wykę, łubin, pszenicę, jęczmień, owies, kukurydzę, orkisz i mąkę.

Estonja: Rozporządzeniem z dnia 21 sierpnia 1932 r. wykreślone zostały z listy owarów podlegających zmonopolizowaniu importu, następujące towary: ocet wszelkiego rodzaju, skóry garbowane i farbowane, chevreau, lakierowane, wyroby żeliwne, wyroby z żelaza i ze stali specjalnie niewymienione, łańcuchy, bory, fryzy i śruby i szmaty do wyrobu papieru.

Finlandja: Ogłoszone zostało w dniu 1-go września 1932 r. rozporządzenie rządu, ustanawiające nowy podatek na rok 1933 od piwa, spirytusu i wódek, zapałek, tytoniu i wozów ciężarowych.

Francja: Dekretem z dnia 16 września 1932 r. wprowadzono zwyżkę cła na owies w ziarnach 40 fr. (poprzednio 30 fr.), owies śrutowany — 59 fr. (poprzednio 54,60 fr.), mąkę owsianą 66,50 (50), żyto w ziarnie 40 fr. (15), mąkę żytnią 80 fr. (25), kukurydzę 40,64 i 72 fr. (24, 38, 40, 43, 20) i kaszę—80 fr. (40) od 100 kg. Pozatem rozporządzeniem z dnia 17 września 1933 r. podniesiono cło na korę i wyroby korkowe, a dekretem z dnia 27 września — cło na masło z 200 fr. na 700 fr. od 100 kg.

Ogłoszono kontyngenty na kwartał IW dla wszystkich krajów na artykuły rolne: Polsce przyznano nast. kontyngenty: konie rzeźne — 1.000 szt., owce — 1.800 szt., świnie — 500 q, baranina — 1.260 q, jaja — 6.650 q, odnośnie do kontyngentu na bydła mięso wieprzowe, mięso wołowe, mięso solone i szynki, mięso preparowane niegotowane, wieprzowe, wołowe i inne, drób bity, ser. Polska należy do podziału outres pays.

Francuskie posiadłości.

Indochiny: Na mocy dekretu z dnia 18 sierpnia 1932 r. skontyngentowany został import przędzy bawełnianej, materjałów bawełnianych, drelichu, kołder i wyrobów dzianych.

Hiszpanja: Dodatkowa opłata celna przy pobieraniu ceł w walucie srebrnej lub papierowej ustanowioną została na okres czasu od 1 do 10 — 139,35 od 11 do 20 — 139,64 i od 21 do 30 września — 139,65 proc.

Dekretem z dnia 19 września 1932 r. podwyższone zostało cło na kukurydzę z 7,50 zł. pes., na 8,50 zł. pes. od 100 kg.

Holandja: Wyszło rozporządzenie wykonawcze do zarządzenia z dnia 24 sierpnia 1932 r. odnoszące się do ograniczenia wwozu dywanów, skarpetek i pończoch; rozporządzenie to m. in. zaznacza, że agenci, t. j. przedstawiciele zagranicznych domów tylko wtedy mogą starać się o pozwolenia, jeżeli w latach poprzednich nazwisko ich figurowało na fakturach zagranicznych. W przeciwnym wypadku o pozwolenie starać się musi nie agent, a istotny odbiorca towaru. Jest to znaczne utrudnienie, gdyż w wielu wypadkach agenci nie chcąc wyjawiać firmy zagranicznego odbiorcy, prosili o fakturowanie ich domu, chociaż nie byli właściwymi kupcami. Pozatem jako gwarancję odbioru towaru muszą firmy ubiegające się o pozwolenie złożyć w banku, lub na rachunku żyrowym na poczcie sumę, odpowiadającą 5 proc. 1/4 maksymalnego rocznego przydzielonego im kontyngentu, przyczem suma maksymalna jest 10.000 Fl.

Rząd holenderski ma zamiar przedstawić Stanom Generalnym projekt podniesienia taryfy celnej o 50 proc. Jak wiadomo 19 grudnia 1931 r. stawka celna 8 proc. ad valorem podwyższona została do 10 proc. Jeżeli projekt rządu przejdzie, to większość wymienionych artykułów i produktów obciążona będzie przy wwozie do Holandji cłem w wysokości 15 proc. ad valorem.

Indje Brytyjskie: Podniesione zostało cło na materjały bawełniane, pochodzenia nie brytyjskiego, które wynosi obecnie 50 proc. ad valorem lub 5 i pół annas od 1 q.

Indje Holenderskie: Wprowadzoną została nowa akcyza od papierosów, tak, że obecnie cło łącznie z akcyzą wynosi 150 + 50 proc. = 225 f. od 100 kg.

W. P. Irlandja: Rozporządzeniem z dnia 31 sierpnia 1932 r. wprowadził rząd znaczne zwyżki na konserwy mięsne, jaja, jarzyny i konserwy jarzynowe. Powyższe zmiany dokonane zostały w celach rozszerzenia konsumcji świeżego mięsa i stworzenia nieistniejącego dotychczas przemysłu przetworów mięsnych, jak również do zachęcenia ludności, zaprowadzenia hodowli jaj i jarzyn, które dotychczas były sprowadzane z zagranicy. Pozatem wprowadzone zostały dekretem z dnia 6 września 1932 r. premje eksportowe od słoniny i mięsa wieprzowego.

Jugosławja: Dekretem z dnia 16 sierpnia 1932 r. wprowadzono nową zwyżkę podatku luksusowego w wysokości 10 proc., obejmuje ona sto pozycji taryfy celnej jugosłowiańskiej. — Jednocześnie podniesiony został podwójnie podatek obrotowy.

Z dniem 25 sierpnia 1932 r. podwyższone zostało cło na kwas salicylowy (poz. 209) — stawka autonomiczna 8 (poprzednia bez cła), stawka konwencyjna 7 (poprzednio bez cła) zł. dinarów od 100 kg. i wprowadzono cło na siarczan magnesowy w wysokości 12 dinarów (stawka konwencyjna).

Kuba: Weszły w życie z dniem 19 września 1932 r. zwyżki celne na szkło dęte, naczynia kuchenne, aluminium w płytach, papier drzewny itp. Jednocześnie wprowadzono zmiany nomenklatury niektórych pozycyj taryfy celnej.

W. Ks. Luxemburg: Postanowieniem rządu z dnia 15 września 1932 r. ustanowiony został procentowy udział zbóż krajowych, obowiązujący przy przemiale ziarna — pszenica 40 proc. i żyto 10 proc. Przeznaczona dla wypieku chleba mąka żytnia musi zawierać 90 proc. mąki żytniej krajowego pochodzenia.

Meksyk: Dekretem z dnia 13 sierpnia 1932 r. obniżone zostało cło na części maszynowe — poz. 8.001 i 8.002 meksykańskiej taryfy celnej.

Niemcy: Projektowane jest skontyngentowanie importu następujących towarów: kapusty, pomidorów, cebuli, owoców, drewna tartego iglastego, papierówki, bydła rzeźnego, słoniny, smalcu, masła, sera, karpi, grochu i odpadków ryżowych. — W ten sposób najbardziej dotkniętemi reglamentacją przywozu byłyby kraje bałtyckie: Łotwa, Danja, Finlandja, Estonja, Litwa oraz Holandja, w których ogólnym eksporcie do Niemiec produkty te stanowią duży odsetek. Powyższy projekt spotkał się z całym szeregiem protestów poszczególnych państw, tak, że definitywne uregulowanie tej kwestji nie jest jeszcze wiadomem.

Norwegja: Związek stolarzy norweskich przedłożył ministrowi finansów do rozpatrzenia projekt podwyżki cła na meble.

W związku z zawartą umową z Islandją, która weszła w życie dnia 20 września 1932 r. obniżył rząd cło na solone mięso baranie. Wynosi ono tak jak poprzednio 15 ore od 1 kg. Powyższa zniżka obowiązuje do 30 czerwca 1933 r., dotyczy jednak tylko ilości 13 tys. beczek.

Persja: Ogłoszone zostały w dniu 23 sierpnia 1932 r. uzupełnienia, odnoszące się do ustawy o towarach zakazanych do importu. Listą tych towarów objęte zostały napoje wyskokowe, konserwy mięsne wszelkiego rodzaju, cukierki, konfitury, konserwy jarzynowe, materjały jedwabne, odzież i konfekcja, za wyjątkiem płaszczy nieprzemakalnych, pończochy, rękawiczki, papierosy, mydła, skóry sztuczne, lakiery na spirytusie i farby. Z dniem 1 września 1932 r. podwyższony został kontyngent na wody mineralne, parasole, cynę, mo-

siądz, cynk, aluminium, papier do pisania i papier gazetowy, kapelusze europejskie, artykuły toaletowe i produkty chemiczne.

Rumunja: Na mocy rozporządzenia ministra finansów podniesiona została taksa importowa od następujących towarów: wszelkie perfumy, za wyjątkiem wody kolońskiej, wody toaletowe, sole aromatyczne, brylantyna, farby do włosów, puder i kosmetyki. Taksa ta wynosi obecnie 1 lei od sztuki, przy wartości do 50 lei.; 2 leje przy wartości od 50—200 lei i 5 lei przy wartości powyżej 200.

Dekretem z dnia 12 września 1932 r. podniesione zostało cło na pszenicę, orkisz, ze 160 na 400 lei, żyto z 45 na 400 lei i mąkę inną niż pszenną z 400 na 600 lei od 100 kg.

Stany Zjednoczone: Komisja taryfowa zamierza wprowadzić zmiany odnośnie oszacowania importowanych towarów, biorąc za podstawę przy pobieraniu ceł, nie jak dotychczas było wartość na rynku zagranicznym, lecz lokalną danego towaru. Związek importerów opiera się temu, wychodząc z założenia, że dotychczasowa metoda biorąca za podstawę wartość zagraniczną jest jedynie słuszną.

Szwajcarja: Weszła w życie z dniem 1 września 1932 r. wymiana not z dnia 22 czerwca 1932 r., dotycząca importu bydła szwajcarskiego pochodzenia do Włoch.

Wprowadzone ograniczenie importu paszy dla zwierząt rozszerzone zostało na nasiona oleiste, makuchy i mąkę makuchową. Reglamentacja ta odnosi się do wszystkich państw i wynosi 100 proc. ogólnego importu z 1931 r. Opłata za pozwolenie wynosi dla nasion oleistych 25 centów, a dla makuchów i mąki makuchowej 15 centów od 100 kg. brutto, lecz najmniej 2 franki od 1 pozwolenia.

Na mocy rozporządzenia z dnia 21 września 1932 r. podwyższone zostały opłaty monopolowe od alkoholu, wyrobów zawierających alkohol i surowców służących do pędzenia spirytusu.

Turcja: Z dniem 1 września 1932 r. wszedł w życie dekret, dotyczący kontyngentu towarów importowanych do Turcji w październiku, listopadzie i grudniu. Dekret ten wywołał większą konsternację w tureckich sferach przemysłowych i handlowych. O ile bowiem poprzednie dekrety kontyngentowe przewidywały wolny wwóz surowców i półsurowców dla celów przemysłowych, o tyle dekret ostatni zamyka całkowicie pozakontyngentowy przywóz tych materjałów, uzależniając go od eksportu podwójnej wartości towarów tureckich.

Włochy: W związku z zakończeniem rokowań handlowych Włoch z Jugosławią, Rumunją, Węgrami i Szwajcarją z dniem 1 września 1932 r. podwyższone zostały stawki celne na konie, byki, krowy, świnie, mięso świeże i gotowane, szynki, jaja, owoce suszone, tłuszcz zwierzęcy (łój i sadło), słonina, masło sztuczne roślinne i owies. — Pozatem nowa podwyżka obejmuje i dykty, które podlegają cłu autonomicznemu w wysokości 90 lirów od 1 q. Jednocześnie w „Gazette Officiale" z dnia 1 września 1932 r. pojawiło się upoważnienie, wydane ministrowi rolnictwa do zniesienia ograniczeń w zakresie importu mięsa bitego i uboju bydła.

Wielka Brytanja: Z dniem 1 września 1932 r. wprowadzono nowe cła dodatkowe na następujące towary: owoce przygotowane w cukrze lub syropie: 1) wiśnie w puszkach lub flaszkach 25 proc. ad valorem; drób, mięso przyrządzone jako pasta mieszane lub nie i kiełbasy — 30 proc. ad valorem; śruby do drzewa, żelaza lub stali: 1) do miary 8 włącznie — 3 pensy od funta, albo 1 i pół pensów od grossa; 2) ponad miarę 8 — 2 pensy od funta; śruby do drzewa mosiężne lub miedziane: 1) do 8 miary — 9 pensów od funta, albo 2 i pół pensów od grossa, 2) — ponad miarę 8 — 6 pensów od funta; nożyczki (włączając krawieckie) i ostrza ich stalowe lub żelazne: 1) do 3 cali dług. — 2 szyl. od tuzina, albo 20 proc. ad valorem, 2) od 3—5 cali — 3 szyl. od tuzina, albo 20 proc. ad valorem, 3) ponad 5 cali — 3 i pół szyl. od tuzina, albo 20 proc. ad valorem; rękawiczki całkowicie lub częściowo skórzane, lub skóra wycięta na rękawiczki — 30 proc. ad valorem; farby, emalje, lakiery, werniksy i farba drukarska — 20 proc. ad valorem; papier pakunkowy, wyłączając papier będący częścią składową innego artykułu i papier importowany jedynie na przędzę — 25 proc. ad valorem; grzebienie do włosów — 20 proc. ad valorem.

Nowa Zelandja: Rząd Nowej Zelandji zawiadomił oficjalnie rząd polski, że nie będą wpuszczone do Nowej Zelandji przesyłki towarów opakowanych w słomę, siano i sieczkę, przyczem towary, któreby w opakowaniu takiem nadeszły, nie będą wogóle przyjmowane do odprawy celnej.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

OSTRZEŻENIE.

Austrjackie firmy: Nissel & Sikora, Ledergalanteriewaren und Bronzen, „Nissel" Ledergalanteriewaren, oraz Popp & Kretschmer, Taschnerwaren

und Reiserequisiten, wszystkie trzy w Wiedniu, I., Kaertnerstrasse, wniosły w dniu 1-go października r. b. do Sądu Handlowego w Wiedniu podanie o wdrożenie postępowania układowego.

UPRAWNIENIA DLA ABSOLWENTÓW IZBOWEJ SZKOŁY HANDLOWEJ W TORUNIU.

Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego przyznało 3-klasowej koedukacyjnej Szkole Handlowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Toruniu, prawa umieszczania na świadectwach końcowych zaświadczenia o prawach absolwentów do odbycia skróconej służby wojskowej i osiągnięcia stanowisk urzędniczych II kategorji (okólnik nr. 148 z dna 30. IX. 1932 r. III. T. P. 3975/32).

W SPRAWIE PRZEDŁUŻENIA GODZIN HANDLU.

Prezes Izby Przem.-Handlowej w Warszawie inż. Cz. Klarner wraz z dyrektorem Izby p. Jakubowskim zostali przyjęci przez Ministra Przemysłu i Handlu dr. Zarzyckiego i dali wyraz zaniepokojeniu, jakie wśród sfer gospodarczych wywołała wiadomość, że Rada Ministrów przedłożyła Prezydentowi Rzplitej do podpisu dekret, nowelizujący przepisy, obowiązujące co do godzin handlu, w nowej redakcji, zawierającej poprawki nieznane Izbom Przemysłowo-Handlowym i prosili o poczynienie kroków celem wstrzymania opublikowania tego dekretu.

W SRAWIE REWIZJI OSOBISTEJ W POSTĘPOWANIU PRZYMUSOWEM W ADMINISTRACJI.

W „Dzienniku Ustaw" Nr. 89, poz. 751. z dnia 18 października 1932 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 23 sierpnia 1932 r. o sposobie przeprowadzania rewizji w postępowaniu przymusowem w administracji, które niżej przytaczamy:

§ 1. Gdy przy egzekucji świadczeń pieniężnych zobowiązany nie wskaże majątku dostatecznego do pokrycia egzekwowanej należności, a zachodzi uzasadnione podejrzenie, że majątek taki ukryto, wolno organowi egzekucyjnemu przeprowadzić rewizję osobistą zobowiązanego, jednak jedynie przy sposobności przeprowadzania u niego rewizji domowej i gdy zastano go w czasie rewidowaniu mieszkania.

§ 2. Rewizję osobistą należy zawsze poprzedzić ustnem wezwaniem zobowiązanego do natychmiastowego dobrowolnego wręczenia organowi egzekucyjnemu posiadanych przy sobie pieniędzy, walorów i przedmiotów wartościowych. Wezwania dokonywa organ egzekucyjny.

O ile zobowiązany wręczył organowi egzekucyjnemu pieniądze, walory lub przedmioty, wystarczające do zaspokojenia egzekwowanych należności, organ egzekucyjny winien rewizji zaniechać.

§ 3. Gdy zobowiązany nie uczynił zadość wezwaniu organu egzekucyjnego lub uczynił to w sposób niezupełny lub niedostateczny — wolno organowi egzekucyjnemu przeprowadzić u niego rewizję osobistą.

§ 4. Rewizja osobista polega na przeszukaniu ubrania na zobowiązanym. Przeszukania należy dokonywać z zachowaniem należnych względów dla osoby rewidowanej.

§ 5. Osobami uprawnionemi do przeprowadzania osobistej rewizji u kobiet będą jedynie osoby płci żeńskiej, specjalnie do tego upoważnione przez władze egzekucyjne. Znalezione przy rewizji przedmioty winny być niezwłocznie doręczone organowi egzekucyjnemu.

§ 6. W wypadku, gdy osoba zobowiązana stara się uniknąć rewizji osobistej przez opuszczenie mieszkania lub innym sposobem, wolno organowi egzekucyjnemu przeszkodzić temu przy użyciu asystencji organów bezpieczeństwa publicznego.

§ 7. Przepisy rozporządzenia niniejszego nie mają zastosowania do osób wojskowych.

§ 8. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

DODATNI BILANS HANDLOWY.

Bilans handlu zagranicznego Polski w ciągu pierwszych 9 miesięcy r. b. zamknięty został dodatniem saldem w wysokości 158,8 milj. złotych. Przywóz towarów z zagranicy do Polski w okresie styczeń—wrzesień r. b. wynosił 634,5 milj. złotych, wywóz zaś towarów z Polski w tymże okresie osiągnął wartość 793 milj. złotych.

Podkreślić należy, że saldo naszego bilansu handlu zagranicznego było dodatnie we wszystkich miesiącach tego roku, przyczem najmniej wynosiło w maju rb., a mianowicie 4,9 milj. złotych.

TARGI I WYSTAWY

TARGI BRYTYJSKIE.

Zarząd Targów Brytyjskich komunikuje nam, że przyszłoroczne „British Industries Fair“ odbędą się w Londynie i w Birmingham od 20-go lutego do 3-go marca 1933 r. Bliższe dane, dotyczące powyższych targów, podamy w najbliższym czasie.

WIEDEŃSKIE TARGI JESIENNE.

Pomimo panującej depresji gospodarczej, obesłanie Targów było równie obfite jak w terminach poprzednich. Na podkreślenie zasługują zwłaszcza te stoiska i eksponaty, które zostały zorganizowane przez wystawców w grupy wystaw w większym stylu. Do nich należały n. p. radjostacje, sport zimowy, rola elektryczności w domu, nowoczesne sprzęty gazowe i inne. Niemniej dobrze zorganizowana i estetycznie sharmonizowana była zwarta wystawa z okazji 600-lecia wiedeńskiego przemysłu skórzanego dalszej obróbki, rymarstwa i galanterji skórzanej. Wartościowe eksponaty — okazy bardzo stare o wysokiej klasie artystycznej — wystawiono z wielkim smakiem. Z zagranicznych eksponatów na czoło wysunęły się zwarte wystawy Bułgarji i Z. S. R. R., umieszczone w osobnych pawilonach. Prócz tego dobre wrażenie robiła wystawa Francuskich Kolei.

Zjazd kupców z zagranicy był tym razem większy, niż w roku ubiegłym.

Z artykułów, wystawionych w Messepalast i Neue Burg (cała wystawa pomieszczona jest zawsze Messepalast, Neue Burg i w Rotundzie) niezłe obroty miały: sprzęty gospodarstwa domowego, kosmetyka, biżuterja, galanterja, rekwizyty dla palaczy, artystyczne wyroby ze szkła i metalu, ceramika, zabawki i ozdoby na choinkę. Dostatecznie wypadła sprzedaż w branży wyrobów tkanych i pończoszniczych, bielizny i krawatów, konfekcji i t. p. Zwłaszcza dużem zainteresowaniem cieszyła się wystawa mebli.

Zainteresowanie w Rotundzie skupiło się w przeważającej części na branży pieców i lamp, artykułach biurowych, gospodarstwa domowego oraz na przemyśle elektrotechnicznym. Dużo uwagi poświęcono działowi mebli opatentowanych i wyrobom metalowym. W dziale maszynowym natomiast obroty były słabe.

Powodzenie, w znaczeniu zarówno ideowem jak i materjalnem, miała zbiorowa wystawa sportu zimowego, gdy tymczasem dział środków żywności uskarżał się na obroty znacznie słabsze, niż w latach ubiegłych.

Z grup pomieszczonych na terenie Rotundy, na t. zw. „Freie Gelände“, największe korzyści osiągnął pawilon bułgarski. Jako kupcy zagraniczni zjawili się u Bułgarów Czechosłowacy, Francuzi i Włosi. Większe obroty dokonywano również w pawilonie sowieckim, zwłaszcza w dziale skór.